

**Daniel MARŠÁLEK<sup>1</sup>, Radomír ŠČUREK<sup>2</sup>**

## **KOMPLEXNÍ HODNOCENÍ BEZPEČNOSTI OBJEKTU CIVILNÍHO LETIŠTĚ**

### **Abstrakt**

Předkládaný text popisuje způsoby zajišťování bezpečnosti civilní letecké dopravy a její ochrany před protiprávními činy. Nezaměřuje se pouze na ochranu letištní infrastruktury, ale řeší také hodnocení bezpečnostních rizik státními orgány a dalšími institucemi. Následně popisuje ochranu jednotlivých prvků, které mají za úkol zamezit vzniku protiprávního činu na letišti. Jedná se především o zajištění ochrany veřejného a neveřejného prostoru a vyhrazeného bezpečnostního prostoru letiště a systém zajištění vstupů do těchto prostorů.

**Klíčová slova:** bezpečnost, letecká doprava, protiprávní čin, letištní infrastruktura, veřejný prostor, neveřejný prostor, vyhrazený bezpečnostní prostor, režim vstupu, bezpečnostní kontrola, hodnocení bezpečnostních rizik

### **Abstract**

The submitted text describes the methods to provide civil aviation security and unlawful act protection. Text is not focused only to security of airport infrastructure, but it solves security risk assessment by state authorities and other institutions too. Consequently the text describes protection of single elements, which are tasked obstruct to rise unlawful act in the airport. First it is indemnity landside and airside protection and security restricted area protection and system of admittance to these areas.

**Key words:** security, civil aviation, unlawful act, airport infrastructure, landside, airside, security restricted area, system of admittance, security check, security risk assessment

### **Úvod**

Ochranu objektu letiště a civilní letecké dopravy obecně vytváří komplex konkrétních bezpečnostních opatření a postupů, které jednak plní preventivní úlohu, jednak umožňují operativní reakci na případný protiprávní čin. Při koncipování bezpečnostních opatření je však třeba brát v úvahu také požadavek na zachování důležité přednosti letecké dopravy, kterou je rychlost. Proto platí princip, že bezpečnostní opatření nemohou nad nezbytnou míru omezovat rychlost a plynulost odbavení cestujících a jejich zavazadel. Většina z níže popsanych postupů vychází ze standardů formulovaných buď v Příloze 17 k Úmluvě o mezinárodním civilním letectví nebo v Bezpečnostním manuálu ochrany civilního letectví před protiprávními činy organizace ICAO (Doc 8973).

Ochranou letištní infrastruktury se nerozumí jen činnost bezpečnostních složek státu či provozovatele letiště přímo v letištních terminálech. Procesy zajišťující bezpečnost civilního letectví před protiprávními činy začínají ještě daleko před branami letiště. Tím prvním

---

<sup>1</sup> Ing., Letiště Praha, a.s., K Letišti 6/1019, 160 08 Praha 6, e-mail: [daniel.marsalek@prg.aero](mailto:daniel.marsalek@prg.aero)

<sup>2</sup> doc. Mgr. Ing., Ph.D., VŠB – TUO, Fakulta bezpečnostního inženýrství, Katedra bezpečnostního managementu, Lumírova 13, 700 30 Ostrava – Výškovice, e-mail: [radomir.scurek@vsb.cz](mailto:radomir.scurek@vsb.cz)

bezpečnostním procesem je bezpochyby hodnocení aktuálních hrozeb, zpravodajské zabezpečení a následná situační analýza.

Základním principem koncipování bezpečnostních opatření v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy by v každém státě mělo být průběžné vyhodnocování bezpečnostních hrozeb a přizpůsobování úrovně bezpečnostních opatření aktuálním hrozbám. Tento požadavek je ostatně formulován i na několika místech Přílohy 17 k Úmluvě o mezinárodním civilním letectví, asi nejpregnantněji v článku 3.1.3, kde se říká, že „každý členský stát bude průběžně vyhodnocovat úroveň hrozeb pro civilní letectví na svém území a přijme a zavede takové pravidla a postupy, které budou založeny na hodnocení bezpečnostních rizik prováděné příslušnými národními úřady“.

### **Hodnocení bezpečnostních hrozeb**

Hodnocení bezpečnostních hrozeb pro civilní letectví by mělo být prováděno u všech subjektů angažovaných v oblasti ochrany civilního letectví, ať již jde o státní orgány nebo o soukromé subjekty.

Hodnocení úrovně rizika pro civilní letectví nemusí v daném státě vždy provádět úřad odpovědný za bezpečnost civilního letectví, tato úloha může být svěřena jinému úřadu, jako například zpravodajské službě nebo vojenským složkám.

V bezpečnostním manuálu ICAO jsou přesně popsány způsoby hodnocení hrozeb, včetně vyhodnocení matic, které na základě přidělení jednotlivým rizikovým faktorům umožňují určení celkové míry rizika pro danou zemi. Mezi tyto faktory Bezpečnostní manuál zařazuje:

- přítomnost extrémistických skupin, které se mohou dopustit útoku na leteckou dopravu,
- výskyt útoků na leteckou dopravu v minulosti,
- vnitřní nepokoje v zemi, nepříznivá ekonomická situace či objem letecké přepravy a tranzit rizikových letů.

Vyhodnocením rizik teroristického útoku proti zájmům České republiky, a tudíž i ohrožením vztahu k letištím se zabývají především zpravodajské služby (zvláště Bezpečnostní informační služba BIS), Policie České republiky a Ministerstvo vnitra ČR. Zástupci těchto subjektů jsou angažováni především ve dvou pracovních skupinách, Společné zpravodajské skupině při Úřadu vlády České republiky a Meziresortní komisi pro bezpečnost civilního letectví. Kromě zmíněných pracovních skupin samozřejmě provádějí analýzu bezpečnostních rizik jednotliví provozovatelé letišť, letečtí dopravci a další právnické osoby zúčastněné na civilním letectví.

Zástupci zpravodajských služeb, Ministerstva vnitra ČR, Policie České republiky, Ministerstva zahraničních věcí a bezpečnostní sekce Úřadu vlády se pravidelně setkávají v rámci jednání Společné zpravodajské skupiny na Úřadu vlády České republiky. Tato skupina hraje zásadní úlohu při vyhodnocování rizik a koordinaci opatření pro prevenci terorismu. V rámci skupiny je projednávána i problematika ochrany civilního letectví před protiprávními činy.

Při analýze rizik hraje významnou úlohu také Meziřezortní komise pro bezpečnost civilního letectví. Jejími členy jsou zástupci odboru civilního letectví Ministerstva dopravy ČR, Ministerstva vnitra ČR, Ministerstva zahraničních věcí ČR, Ministerstva financí ČR – Generálního ředitelství cel a odboru vojenského letectví Ministerstva obrany ČR. Meziřezortní komise může na základě zjištěných hrozeb formulovat doporučení, případně na základě jí poskytnutých informací může Ministerstvo dopravy ČR vydat opatření k zajištění bezpečnosti letecké dopravy.

Na lokální úrovni jsou pak nejdůležitějšími orgány, které se podílejí na hodnocení rizik, letištní výbory pro bezpečnost, které jsou provozovatelem letiště zřizovány na každém mezinárodním letišti a dalších letištích, u kterých to určí Úřad pro civilní letectví. Letištní výbory pro bezpečnost se na většině letišť dle platných předpisů musejí scházet alespoň čtyřikrát ročně. Předsedou je ředitel nebo jím pověřený zástupce, mezi další členy výboru jsou zástupci Policie ČR, příslušného celního úřadu a dalších společností působících na letišti.

Vyhodnocování bezpečnostní rizik a přizpůsobování vlastních bezpečnostních opatření si kromě toho provádí každý ze subjektů působících v letecké dopravě sám. Některé z těchto subjektů mají v rámci organizace silnější či slabší bezpečnostní útvary, jiné pověřují zpracováním bezpečnostní dokumentace a samotným výkonem bezpečnosti externí subjekty.

Na základě kompetencí v rámci Meziřezortní komise pro bezpečnost civilního letectví dále přispívá k analýze rizik svými informacemi také odbor bezpečnostní politiky Ministerstva vnitra ČR. Odbor jednak připravil pro subjekty s přístupem k intranetu Ministerstva vnitra ČR, tedy především pro Policii ČR, zabezpečené internetové stránky věnované bezpečnosti civilního letectví. Kromě toho informační nástroje poskytuje odbor bezpečnostní politiky i mimo resortním subjektům pravidelné měsíční situační zprávy o dění v oblasti civilního letectví vždy zpětně za uplynulý měsíc. Tyto zprávy jsou poskytovány členům Meziřezortní komise pro bezpečnost civilního letectví, řadě subjektů v rámci působnosti Ministerstva vnitra ČR, zpravodajským službám, provozovatelům mezinárodních letišť, Aeroklubu České republiky a Letecké amatérské asociaci a dalším.

Riziko zneužití civilního letectví k protiprávnímu činu je však potřeba hledat i blíže zájmovým objektům, například přímo v okolí perimetru letiště. Z tohoto důvodu je vhodné zajistit ochranu širšího okolí perimetru. Tím se rozumí bezpečnostní opatření přijímána v pásmu přibližně do 7,5 km od prahu vzletové a přistávací dráhy letiště. Tato ochrana není povinným bezpečnostním prvkem, který by byl striktně upraven v mezinárodních či národních normách. Přesto je tento způsob ochrany předmětem zájmu bezpečnostních složek, zejména s ohledem na existující riziko teroristického útoku ručními raketovými střelami (MANPADS) proti letadlům.

Nedávné případy z evropských zemí (např. informace o událostech ve Francii nebo Nizozemí, kde byli zatčeni extrémisté, kteří podobný útok připravovali), svědčí o tom, že tento útok je v dnešní době možný i v evropských zemích.

Zkušenosti z USA navíc ukazují, že riziko pro přistávací a odlétající letadla může představovat také namíření laserového paprsku do kokpitu letadla s cílem oslnit piloty a narušit přistávací či vzletový manévry.

Ochranu širšího okolí perimetru musejí realizovat zejména státní bezpečnostní složky, zpravidla místní policie. V úvahu přichází zejména hlídková činnost. S ohledem na velký prostor a zpravidla také nedostatek bezpečnostního personálu se jeví vhodné vytipovat k monitoringu především ta místa, která jsou k uskutečnění možného útoku nejvhodnější, a používat technické prostředky, jako je termovize či přístroje pro noční vidění. Hlavním kritériem pro vyhodnocení místa jako rizikového jsou především tyto faktory:

- místo není přehledné z míst s větším pohybem osob;
- místo není pokryto kamerovým systémem (CCTV);
- letadla jsou nad daným místem v takové výšce, ve které je možné je zasáhnout;
- místo je snadno přístupné a poskytuje dobrý výhled na přistávací nebo odlétající letadla.

Pro plánování efektivní hlídkové činnosti má význam i vyhodnocení provozu v denní době a způsoby přidělování slotů jednotlivým letům. Pro přípravu bezpečnostních opatření

mají velký význam také hodnocení nejrizikovějších letů, za které jsou zpravidla považovány lety izraelských, amerických a britských leteckých společností.

ICAO při plánování bezpečnostních opatření v širším okolí perimetru dále doporučuje využívat veřejnost, která se v daných rizikových místech pohybuje z důvodu výkonu své práce nebo proto, že zde bydlí nebo zde tráví svůj volný čas. Veřejnost musí být informována o možných hrozbách a současně by měla mít k dispozici kontakty, na které je možno včas oznámit poznatky o podezřelých aktivitách.

V České republice se v minulých letech uskutečnily dva průzkumy orientované na zjištění rizikových míst z hlediska možného útoku MANPADS proti letecké dopravě v okolí letiště Praha – Ruzyně. Jedno z těchto hodnocení zpracovávají zástupci Izraelské bezpečnostní agentury ve spolupráci s leteckou společností El Al. Zatím poslední vyhodnocení rizikových míst v okolí letiště Praha – Ruzyně pak provedli zástupci amerického Úřadu pro bezpečnost dopravy (TSA).

Důvodem pro průzkum ze strany izraelských bezpečnostních složek byl především nález střely ručního protitankového granátu v blízkosti pražského ruzyňského letiště v říjnu roku 2001.

Následně za ochranou nejbližšího okolí letiště následuje ochrana samotného perimetru. Perimetrická ochrana letiště je jednou z nejdůležitějších bariér, která by měla zabránit nepovolaným osobám v průniku do prostoru letiště, a tím i umožnit přístup k letadlům. Vedle technických a projektových požadavků na tuto zábranu se jeví jako velice důležitý prvek úprava a celková situace kolem perimetru, jeho dobrá přehlednost, pokud možno z jednoho místa běžným pozorováním nebo i systémem jiné elektronické ochrany jako například průmyslovou televizí, případně signalizačním zařízením (mikrovlnné bariéry, ořesová čidla, pohybové senzory, případně kombinací těchto prvků).

Všechny způsoby signalizace a zajištění musejí umožňovat velice rychlý zásah bezpečnostních orgánů, aby nepovolaná osoba byla paralyzována již v okamžiku, kdy perimetr překonala, nebo nejlépe když se o to aktivně pokouší. Bezpečnostní perimetr neslouží k vytýčení majetku provozovatele letiště, ale k zajištění bezpečnosti a ke zjištění průniku nebo pokusu o průnik do zóny, která je kritická pro případně dále vedený útok. Perimetrická ochrana musí být přehledná, aby narušitel mohl být sledován již ve fázi přibližování, neměla by kopírovat jen hranice pozemků, ale měla by být účelově projektována k ochraně civilního letectví před protiprávními činy a všechna místa perimetru by měla být v krátké době dosažitelná.

Z hlediska prevence je potřeba udržovat pořádek a bezpečnost na letištích také na hranici veřejného/neveřejného prostoru a vyhrazeného bezpečnostního prostoru. Veřejnou částí letiště (landside) se rozumí ta, do které není přístup žádným způsobem kontrolován, může být však monitorován. Neveřejnou částí letiště (airside) je pak veškerý prostor, který není veřejný. Ke vstupu do tohoto prostoru je už zapotřebí identifikace dané osoby. Tu provádí nejčastěji ID kartou prostřednictvím elektronických čteček karet.

Veřejná i neveřejná část letiště by měla být neustále pod dohledem police nebo bezpečnostního personálu letiště, a to jak uniformovaného, tak i neuniformovaného. Pokud je pro dohled nad prostorami letiště využíván kamerový systém, měla by na jeho použití zřetelně upozorňovat označení.

Místa a objekty, které mohou sloužit k úkrytu výbušnin nebo jiných nebezpečných předmětů, jako jsou toalety, schodiště či odpadkové koše, by měly umožnit snadnou kontrolu a měly by být i pravidelně prověřovány na přítomnost těchto nebezpečných předmětů.

Veřejně přístupné prostory, které jsou buď přímo určeny jako vyhlídkové terasy pro veřejnost, nebo umožňují získat přehled nad letadly odstavenými na ploše nebo nad

procesy odbavení, by měly být pod zvláštní kontrolou, zejména přístup do těchto prostorů by měl být kontrolován nebo by celý prostor měl být pod fyzickým dohledem hlídek. Prostor by dále měl být ohraničen a neumožňovat neoprávněné vniknutí nebo vhození předmětů do vyhrazených bezpečnostních prostorů letiště nebo na letadla. Také by měl být nastaven systém, který umožní uzavření těchto prostorů pro veřejnost, pokud je to zapotřebí. Měla by být přijata taková opatření, která zabrání veřejnosti z nekontrolovaných míst pozorovat dění na odbavovacích přepážkách, průběh bezpečnostních kontrol osob nebo zavazadel a postupy nakládky a vykládky letadel.

Vyhrazené bezpečnostní prostory letiště (Security Restricted Area) jsou ty části neveřejného prostoru, do nichž je vstup kontrolován za účelem ochrany civilního letectví před protiprávními činy. Kontrolou se zde rozumí identifikace a bezpečnostní kontrola dané osoby. Tyto prostory zpravidla zahrnují veškeré prostory mezi místem, kde se provádí bezpečnostní kontrola a letadlem. Vyhrazené bezpečnostní prostory by měly být vymezeny takovým způsobem, aby je mohl dostupný bezpečnostní personál na daném letišti efektivně chránit. I když by se na první pohled mohlo zdát, že nejsprávnější by bylo stanovení celého objektu letiště jako vyhrazeného bezpečnostního prostoru, a tím se minimalizovali možnosti provedení protiprávního činu, ve skutečnosti by takový přístup znamenal spíše oslabení bezpečnosti, neboť žádné letiště nemá takové kapacity (finanční a personální), které by umožnily efektivní kontrolu takto rozsáhlého prostoru. Navíc v maximalistickém pojetí by tyto prostory zahrnovali i oblasti, které není třeba chránit, neboť se v nich neprovádějí žádné činnosti, jejich narušením by došlo k ohrožení civilního letectví. Vyhrazené prostory by tedy měly být nastaveny tak, aby umožňovaly efektivní kontrolu nejzranitelnějších míst. Další stupně kontroly nebo přísněji kontrolované zóny je možné nastavit například při odbavení konkrétního letu nebo celé skupiny rizikových letů.

Po střežení hranice jednotlivých prostorů je samozřejmě zapotřebí zajistit také systém kontroly vstupu do těchto prostorů. Vstup do vyhrazených bezpečnostních prostorů letiště musí být striktně kontrolován. Vstupní místa by měla být redukována na minimum a každé z těchto míst by mělo mít patřičné zázemí pro provádění vstupní kontroly nebo být uzamčeno. Přístup do vyhrazených prostorů by měl být umožněn pouze těm osobám, které vstup potřebují na základě svého pracovního zařazení. Pokud jsou vyhrazené bezpečnostní prostory určovány flexibilně pouze pro případ potřeby, musejí být před každým uvedením do provozu důkladně prohledány. Cestující by se měli před vstupem do vyhrazeného bezpečnostního prostoru prokázat platnou letenkou a palubní vstupenkou spolu se státem vydaných průkazem totožnosti. Veřejnost nesmí mít volný přístup do neveřejných prostorů letiště nebo vyhrazených bezpečnostních prostorů, aby se zde například při východu z letadla mohla setkat se svými blízkými. Všichni cestující a jejich zavazadla nebo jiné předměty, které mají u sebe, musejí být před vstupem do vyhrazených bezpečnostních prostorů podrobeny bezpečnostní kontrole. Veškeré dveře, schodiště a nástupní mosty pro cestující, které umožňují přístup na odbavovací plochu nebo do letadel, musí být uzamčeny, pokud nejsou využívány. Dveře, které nejsou běžně používány, jako jsou nouzové východy, a které nejsou pod stálým dozorem, by měly být vybaveny zvukovým nebo vizuálním alarmem, jehož signál je přenášen do kontrolní místnosti, jako je například operační středisko letiště. Použití rozbitné (skleněné nebo plastové) ochrany nouzových tlačítek působí preventivně proti jejich možnému zneužití.

Pro prevenci protiprávních činů je důležitá také ochrana cestovních dokumentů, neboť s nimi se nepovolané osoby mohou snadněji dostat do neveřejných prostor letiště. Prodejní kanceláře leteckých společností a přepážky check-in by měly být navrženy tak,

aby neumožnili nepovolaným osobám volný přístup k dokladům, jako jsou letenky, palubní vstupenky, transferová dokumentace nebo zavazadlové listky.

Vedle check-inů je nutno věnovat pozornost i pásovým dopravníkům, které zajišťují transport zavazadel do třídičky. Ty by měly být chráněny proti vstupu nepovolané osoby a před případným vložením nebezpečného předmětu do zavazadla.

Každá infrastruktura obsahuje i citlivé části. Ta letištní není výjimkou. Za citlivou část letiště můžeme považovat zařízení na letišti nebo s přímou vazbou na letiště, jejichž poškození nebo zničení vážně omezí provoz letiště. Může jít o kontrolní věž, rozvodny komunikačních nebo navigačních zařízení, zdroje energie, sklady paliva, ať se již nacházejí přímo na letišti nebo v jeho okolí. Pokud tato zařízení nemohou být zabezpečována fyzickou ochranou a kontrolou vstupu, měl by být nastaven systém časté kontroly techniky údržby těchto zařízení nebo bezpečnostním personálem. Pokud je vstup do těchto prostorů fyzicky střežen personálem, je třeba, aby se každý, kdo do prostorů vstupuje, prokázal platnou identifikační kartou.

### **Závěr**

Závěrem je potřeba říct, že cílem tohoto článku není popisovat konkrétní postupy na letištích ani konkrétní bezpečnostní procesy k ochraně civilního letectví před protiprávními činy. Předmětem článku je komplexní pohled na ochranu civilního letectví průřezem jednotlivých stupňů ochrany a návaznosti jednotlivých procesů.

### **Literatura**

- [1] KULČÁK, L., KERNER, L., SYKORY, V.: Provozní aspekty letišť, ČVUT Praha, Dopravní fakulta, skripto, 1. vydání, 2003, ISBN 80-01-02841-0.
- [2] ŠČUREK, R.: Nové technické prostředky k usměrnění davu a k zajištění ochrany veřejného pořádku ve shromažďovacích centrech. In Sborník přednášek mezinárodní konference Požární ochrana 2004, Ostrava, VŠB-TUO, SPBI a HZS Moravskoslezského kraje, 14. – 15. 9. 2004, ISBN 80-86634-39-6.
- [3] ŠČUREK, R.: Stanovení rizik a zajištění bezpečnosti letiště před protiprávními činy. Habilitační práce, FBI VŠB-TU, Ostrava, 2008.